



Stadtbahnprogramm Stufe III – Vorhaben 28

Elsa-Brändström-Straße

Voruntersuchung

- Erläuterungsbericht Kurzfassung -

Stand: 03.05.2022

 <p>Stadt Halle (Saale) Geschäftsbereich 2 Hansering 15 06108 Halle (Saale)</p>	 <p>Hallesche Verkehrs-AG Freiimfelder Straße 74 06112 Halle (Saale)</p>
---	--

 <p>Stadtwerke Halle GmbH Bornknechtstraße 5 06108 Halle (Saale)</p>	 <p>Bureau Veritas Construction Services GmbH Freiimfelder Straße 39 06112 Halle (Saale)</p>
---	--

Planungsbüro - Generalplaner:



Dr. Löber Ingenieurgesellschaft für
Verkehrsbauwesen mbH
Berliner Straße 140
06116 Halle (Saale)

Vertrags-Nr.: WV 2019-21

Projekt-Nr.: 20.084/19/1-2

Inhaltsverzeichnis

1	Veranlassung	3
2	Bedeutung des auszubauenden Streckenabschnittes	3
3	Ergebnisse der Vorplanung	4
3.1	Allgemeines	4
3.2	Untersuchte Varianten	5
3.3	Wahl der Vorzugsvariante	5
3.4	Straßenraumgestaltung	7
4	Kosten und Finanzierung	7

Erläuterungsbericht

1 Veranlassung

Inhalt dieser Vorplanung ist der Neubau der Gleisanlage der Elsa-Brändström-Straße sowie der Seitenbereiche, zur Erreichung einer gesamtheitlichen Verbesserung der Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer. Die Maßnahme erstreckt sich über die gesamte Länge der Elsa-Brändström-Straße, nördlich ausgehend von dem Knoten Robert-Koch-Straße / Huttenstraße in Anschluss an die Beesener Straße, über den Knoten Vogelweide bis einschließlich der Wendeschleife im Süden der Elsa-Brändström-Straße. Die Maßnahme wird im Rahmen des Stadtbahnprogramms der Stadt Halle (Saale) in der dritten Ausbaustufe als Vorhaben 28 geplant.

Vorhabenträgerin ist die Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG). Im Zusammenhang der Baumaßnahme kündigen die Energieversorgung Halle Netz GmbH sowie die Hallesche Wasser und Stadtwirtschaft GmbH (SWH.HWS) Maßnahmen an ihren Anlagen an. Die Stadt Halle und die Versorgungsunternehmen wirken als fachlich zuständige Auftraggeber bei dem Planungsprozess mit.

Grundlage für die Vorplanung war die Aufgabenstellung vom Oktober 2018, der Energieversorgung Netz Halle vom 07.11.2018, der Halleschen Wasser und Stadtwirtschaft GmbH vom 21.08.2018 sowie der zusätzlichen Aufgabenstellung der Stadt Halle im Rahmen der Niederschrift zur Fachbereichsberatung vom 30.01.2019.

2 Bedeutung des auszubauenden Streckenabschnittes

Der Untersuchungsraum des Vorhabens 28 Elsa-Brändström-Straße vom Stadtbahnprogramm Halle beginnt im Norden an dem Verkehrsknoten Beesener Straße/Robert-Koch-Straße/Huttenstraße/Elsa-Brändström-Straße, verläuft südlich Richtung Verkehrsknoten Vogelweide und erstreckt sich bis einschließlich der vorhandenen Wendeschleife am südlichen Ende der Elsa-Brändström-Straße.

Das Straßenbild der nördlichen Elsa-Brändström-Straße wird geprägt durch fast durchgängige Bebauung mehrstöckiger Wohn- und Geschäftsgebäude auf der Westseite sowie den seit 125 Jahren bestehenden historischen Südfriedhof auf der Ostseite. Entlang der Wohnbebauung verläuft eine Ahornblättrige Platanenallee.

Hinter dem Knoten Vogelweide öffnet sich die Randbebauung. Diese ist teilweise mit zurückgestellten mehrgeschossigen Wohnblöcken über Vorgärten an den Straßenraum angeschlossen.

Die Elsa-Brändström-Straße besitzt eine wesentliche Bedeutung für die verkehrliche Erschließung des gesamten Quartiers. Die Verkehrsanlage ist zwischen der

Huttenstraße und der Vogelweide als nähräumige Haupterschließungsstraße (Kategorie HS IV) und südlich der Vogelweide als kleinräumige Erschließungsstraße ES IV kategorisiert.

In der nördlichen Elsa-Brändström-Straße verkehren laut Fahrplan tagsüber die Straßenbahnlinien 3, 8 und 16 im 15-Minuten-Takt mit 24 Zügen pro Stunde im Gesamtquerschnitt. Südlich des Knotens Vogelweide verkehrt lediglich die Straßenbahnlinie 8. Über den Knoten Vogelweide verkehrt die Linie 2 als Ost-West-Verbindung. Diese Verbindung wird ebenfalls in der Nacht durch die Linie 2 bedient. Des Weiteren verkehrt in der Nacht anstelle der Linien 3 und 8 die Linie 95 aus der östlichen Damaschkestraße, welche über den Knoten Vogelweide weiter die nördliche Elsa-Brändström-Straße befährt.

Neben den Straßenbahnlinien wird der Planungsbereich durch die Buslinien 26 und 43 in der Damaschkestraße und nördlichen Elsa-Brändström-Straße sowie durch die Nachtlinie 97 bedient.

3 Ergebnisse der Vorplanung

3.1 Allgemeines

Für die Querschnittsgestaltung wird das Planungsareal in drei Unterabschnitte geteilt. In jedem Teilabschnitt sind individuelle Grundvoraussetzungen und Randbedingungen für die Querschnittsgestaltung gegeben.

Im Vorfeld der Variantenuntersuchung fand am 09.03.2020 im Rahmen eines Bürgerdialoges eine Variantenfindung und Ideensammlung statt. Die Ergebnisse sind in die Planung der Querschnittslösungen eingeflossen. So sind exemplarisch der Wunsch nach beidseitigen Radfahrstreifen, der Ausbau des Gleiskörpers als Rasengleis, der Erhalt des Baumbestandes und Neupflanzungen, zusätzliche Querungsstellen in Höhe Schwalbenweg sowie der Fahrleitungsanlage als Seitenmaste mit der Möglichkeit zur Kombination mit der Straßenbeleuchtung unter anderem mit eingeflossen. Die Varianten der Seitenlagen des Gleiskörpers hingegen wurden als ungünstig und unerwünscht bewertet. Einige Varianten konnten jedoch nicht erarbeitet werden, da die gegebenen Platzverhältnisse die ausgearbeiteten Querschnittslösungen des

Bürgerdialoges nicht hergaben. Auch Varianten ohne Pkw-Stellplätze oder ohne eine Radverkehrsanlage wurden nicht weiterverfolgt

3.2 Untersuchte Varianten

In der ersten Phase der Vorplanung wurden drei Varianten als Hauptvarianten untersucht. Diese basieren grundlegend auf der Einordnung vom besonderen Bahnkörper in Mittellage sowie in westlicher und östlicher Seitenlage. Im Anschluss wurden Untervarianten für die Querschnittsaufteilung, Fußgängerquerungen sowie Variationen von Knoten- und Haltestellenlösungen erstellt.

Querschnittsaufteilung Hauptvarianten:

1. besonderer Bahnkörper in Mittellage mit FL-Seitenmaste
 - Untervarianten Abschnitt A:
 - beidseitig Pkw-Stellplätze sowie Radfahrstreifen auf der Ostseite und Radweg auf der Westseite
 - beidseitig Radfahrstreifen, keine Pkw-Stellplätze auf der Ostseite
 - Untervarianten Abschnitt B:
 - PKW-Stellplätze ohne Baumneupflanzungen
 - PKW-Stellplätze mit Baumneupflanzungen
2. besonderer Bahnkörper in Seitenlage West
3. besonderer Bahnkörper in Seitenlage Ost

3.3 Wahl der Vorzugsvariante

Seitens der HAVAG wurde in der Planungsberatung vom 11.06.2020 die Vorzuglösung der Seitenmaste für die Fahrleitungsanlage benannt. Dadurch wurde für die Hauptvariante 1 die Untervariante der Seitenmaste weiterverfolgt.

Unter Beteiligung der Fachämter wurden in der gemeinsamen Planungsberatung am 24.06.2020 die Vor- und Nachteile der Hauptvarianten benannt. Dabei wurde deutlich, dass in den Varianten 2 und 3 (Gleis in Seitenlage West/Ost) die Nachteile deutlich überwiegen. Hierbei war entscheidend, dass die Randbebauung und Grundstückzufahrten entlang der Elsa-

Brändström-Straße nicht mit einer Seitenlage-Lösung einhergehen. Auch geben die Querschnittsbreiten abschnittsweise keine Anliegerstraße zur Andienung der Gebäude her. Damit in Verbindung stehend, müssten sämtliche Grundstückzufahrten und Anbindungen an die Elsa-Brändström-Straße mit LSA-gesicherten Bahnübergängen ausgebildet werden. Auch können grundsätzliche Vorgaben des Brandschutzes und der Ver- und Entsorgung nicht gewährleistet werden. In diesem Zusammenhang wurde sich gemeinsam darauf geeinigt, die weitere Betrachtung auf die Variante 1, Gleis in Mittellage und deren Untervarianten zu reduzieren. Die Varianten 2 und 3 wurden daraufhin nicht fortführend betrachtet.

Als Vorzugsvariante wurde für die verbleibenden Untervarianten folgende Querschnittslösungen definiert:

- Im Nordabschnitt: beidseitig Radfahrstreifen und keine Pkw-Stellplätze auf der Ostseite
- Im Südabschnitt: beidseitig durchgehende Pkw-Stellplätze ohne Baumneupflanzungen mit Radfahrstreifen

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile der verbleibenden Untervarianten des besonderen Bahnkörpers in Mittellage sowie der Fahrleitungsanlage in Form von Seitenmasten, wurden in Abstimmung mit dem Auftraggeber folgende Varianten als Vorzugsvariante ausgewählt:

Gewählte Querschnittsvarianten:

A) nördliche Elsa-Brändström-Straße

- Gleis in Mittellage mit Seitenmasten, beidseitig Radfahrstreifen und keine Pkw-Stellplätze auf der Ostseite

B) Knoten Vogelweide bis Haltestelle Am Breiten Pfuhl

- Gleis in Mittellage mit Seitenmasten, beidseitig durchgehende Pkw-Stellplätze ohne Baumneupflanzungen, Radfahrstreifen

C) Haltestelle Am Breiten Pfuhl bis Endhaltestelle

- Gleis in Mittellage mit Seitenmasten, beidseitig Pkw-Stellplätze mit Baumneupflanzungen, Radfahrstreifen

3.4 Straßenraumgestaltung

Der Einsatz der Materialien richtet sich nach den Vorgaben des Gestaltungshandbuches des Stadtbahnprogramms der Stadt Halle. Hiernach kann die Elsa-Brändström-Straße in zwei Kategorien zur Gestaltung eingeteilt werden. Der Nordabschnitt bis zum Knoten Vogelweide / Damaschkestraße wird der Kategorie „20er bis 60er Jahre“ zugeordnet. Der Südabschnitt hingegen entspricht der Kategorie „Siedlungen / Hauptverkehrsstraßen“. Entsprechend können den beiden Kategorien folgende Materialien in den Nebenflächen zugeordnet werden:

4 Kosten und Finanzierung

Kostenträger der nicht förderfähigen Kosten ist die HAVAG. Förderfähige Kosten werden im Zuge des Stadtbahnprogrammes der Stufe III durch die Bundesrepublik Deutschland (Bund) und das Land Sachsen-Anhalt mit einer Quote von 90% getragen.

Folgekosten der Maßnahme werden mit den betroffenen Dritten mittels vereinbarten Kostenteilungsschlüssel aufgeteilt.

Zusatzmaßnahmen werden durch die jeweiligen Dritten eigenständig getragen.

Unter den Baulastträgern werden die allgemeinen Kosten prozentual verteilt.

Die Investitionskosten ergeben sich in der Kostenschätzung (Stand 09.04.2022) eine Gesamtsumme der Maßnahme von ca. 27,25 Mio. € netto.